iZTM

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

PAŹDZIERNIK 2024



KIERUNEK WILANÓW

UWAGA
NA OSZUSTÓW!

W mediach społecznościowych pojawiają się posty zachęcające do kupna długookresowego biletu WTP w promocyjnej cenie lub otrzymania go bezpłatnie.

PRZYPOMINAMY!
Zarząd Transportu Miejskiego nie prowadzi takich akcji!

#AlertWTP



iztm
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Czas Wszystkich Świętych to okres wytężonej pracy dla Warszawskiego Transportu Publicznego. Na warszawskie nekropolie, aby odwiedzić groby swoich bliskich, wyruszają tysiące warszawiaków i gości, dlatego uruchamiamy specjalną komunikację cmentarną i wzmacniamy pozostałe, regularne linie. W tym roku specjalna organizacja WTP będzie wprowadzona już w weekend 26-27 października. Potem, 1 listopada, na ulice wyjedzie ok. 1300 autobusów linii cmentarnych i regularnych oraz ok. 250 tramwajów. Dla Zarządu Transportu Miejskiego oznacza to pełną gotowość kilkuset osób – nadzoru ruchu i informatorów na ulicach, a także tych, których nie widać – informatyków, pracowników centrali ruchu, specjalistów od rozkładów jazdy i tras. W następny weekend, 2-3 listopada, także organizujemy specjalną komunikację ale już w mniejszym zakresie. W tym numerze iZTM przedstawiamy szczegółowe informacje o dojeździe na warszawskie nekropolie w okresie Wszystkich Świętych – z mapkami i opisami.

W ogóle dużo mapek mamy w tym wydaniu – prezentujemy także zmiany w WTP jakie wprowadzimy po uruchomieniu trasy tramwajowej do Wilanowa. Takiego długiego odcinka nowych torów nie otwierano „na raz” w Warszawie od kilkudziesięciu lat! Przygotowujemy się do tego już od dawna i z niecierpliwością czekamy, aż skończą się wszystkie testy i dla tramwajów zapali się zielone światło.

Natomiast inspiracją dla materiału historycznego tym razem były... pocztówki z dawnej Warszawy, a konkretnie z Krakowskiego Przedmieścia. Wiele, wiele lat temu to była jedna z głównych ulic miasta, z rozwiniętą ówczesną komunikacją miejską, co widać właśnie na najstarszych widokówkach. Dziś trudno to sobie wyobrazić, dlatego opisujemy najwcześniejsze próby organizacji tam transportu. A jakie inne rejony stolicy zmieniły się komunikacyjnie w takim dużym stopniu? Na pewno też je opiszemy.

Życzymy przyjemnej lektury

Pierwszy tramwaj dojechał do Miasteczka Wilanów

W poniedziałek, 14 października pierwszy tramwaj dojechał do końcowego przystanku przy ulicy A. Branickiego w Wilanowie. Był to wóz pomiarowy Tramwajów Warszawskich, który sprawdzał sieć trakcyjną na całym nowym odcinku. Teraz spółka przechodzi do fazy intensywnych testów wybudowanej infrastruktury. Jeśli jazdy próbne przebiegną pomyślnie, to pasażerowie pojadą nową trasą na przełomie października i listopada.

Kilka dni przed pierwszą jazdą testową - firma Budimex, główny wykonawca trasy tramwajowej do Wilanowa zgłosił przejezdność nowego torowiska wzdłuż ulicy Belwederskiej, Jana III Sobieskiego i al. Rzeczypospolitej, a także gotowość do podania napięcia w sieci trakcyjnej. Dlatego pracownicy Tramwajów Warszawskich przystąpili do sprawdzenia faktycznej gotowości całej 6,5-kilometrowej trasy do próbnych przejazdów – w tym, czy torowisko jest właściwie oczyszczone i czy nic nie zalega w jego skrajni.

– Dziś jest dla nas ważny moment. Po raz pierwszy tramwaj dojechał do przystanku końcowego przy ulicy A.Branickiego. Na razie jest to pojazd pomiarowy kontrolujący stan sieci trakcyjnej, ale już za kilka tygodni, po zakończeniu skomplikowanych testów, mieszkanki i mieszkańcy Warszawy pojadą tramwajem z centrum do Wilanowa – mówi Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy.

Pomiary na pierwszy rzut

Jako pierwszy na tory wyjechał tramwaj pomiarowy. Jego zadaniem jest sprawdzenie poprawności montażu i naciągu sieci trakcyjnej. Dotarł on zgodnie z planem, do krańca przy ulicy A. Branickiego.

Po tramwaju pomiarowym na trasę, również w ramach testów wyjechały Hyundaie, które w przyszłości będą wozić pasażerów do Wilanowa. W najbliższych dniach zaplanowano intensywne testy całej infrastruktury tramwajowej. Ostatni raz tak długą trasę – łącznie ok. 13 km toru pojedynczego – oddawano do użytku kilkadziesiąt lat temu.

Terminal pod szczególną kontrolą

Szczególnej uwagi będzie wymagał terminal przy ulicy A. Branickiego. Powstał tam skomplikowany układ torów i rozjazdów. Pracownicy Tramwajów Warszawskich muszą przetestować wszystkie możliwe sytuacje ruchowe – zarówno planowe, jak i awaryjne. W sumie do sprawdzenia jest ponad 100 różnych scenariuszy. Z nową infrastrukturą muszą zapoznać się także wyznaczeni motorniczowie.

W najbliższym czasie Zarząd Transportu Miejskiego zaprezentuje nowy układ linii tramwajowych i autobusowych. W pierwszych miesiącach funkcjonowania nowych linii tramwajowych nie zostanie jeszcze wprowadzony docelowy czas przejazdu. Tramwaje wciąż będą przejeżdżać obok placu budowy, funkcjonować będą tymczasowe przejazdy przez torowisko, a na skrzyżowaniach wprowadzone będą tzw. stałoczasowe programy sygnalizacji świetlnej (bez priorytetów). Zasadnicze prace przy układzie drogowym mają zakończyć się, zgodnie z obowiązującym aktualnie harmonogramem na przełomie III i IV kwartału 2025 r.



Naprawdę lubimy Warszawskie Linie Turystyczne

To był kolejny bardzo udany sezon! WLT przewiozły w tym roku 204 375 osób. Pasażerowie chętnie wybierali podróże „setką", zabytkowym tramwajami linii 36 i T, koleją wąskotorową do Runowa, promami przez Wisłę i statkiem do Serocka.

Promami przez Królową Rzek

W letnie dni wielu warszawiaków wybierało się nad Wisłę i korzystało z trzech promów kursujących między brzegami rzeki. Łącznie w tym roku „Wilga", „Pliszka", „Słonka" przewiozły ponad 147 tys. pasażerów.



Promem Słonka przeprawiali się chętni z Cypla Czerniakowskiego do plaży na Saskiej Kępie i z powrotem; Pliszka pojawiała się między nabrzeżem mostu Józefa Poniatowskiego, a plażą pod stadionem PGE Narodowym, zaś Wilga z Podzamcza płynęła na Pragę do Zoo.

Warszawa z okien „ogórka"

Piękna, słoneczna pogoda tego lata sprzyjała spacerom i wycieczkom. Ogromną popularnością cieszyły się przejazdy autobusami linii 100. Zabytkowe ikarusy i słynny" ogórek" (najstarszy z 1972 roku!), ale także niskopodłogowe: jelcz, MAN, neoplan i solaris z przełomu wieków przewiozły w sumie ponad 30 tys. pasażerów – niemal o 7 tys. osób więcej niż w 2023 roku.



Autobusy linii 100 wyruszały z Dworca Centralnego trasą z widokami na Wolę i Muranów, następnie mostem Śląsko-Dąbrowskim przeprawiały się na Pragę, a na zachodni brzeg Wisły wracały mostem Świętokrzyskim. Następnie przejeżdżały przez Powiśle i okolice Łazienek Królewskich, by kontynuować przejazd Marszałkowską. Kurs kończył się na przystanku początkowym – Dworzec Centralny.

„Setka" była nie tylko gratką dla miłośników komunikacji miejskiej, ale i dogodnym transportem dla turystów. Korzystając z niej, można było odwiedzić najważniejsze warszawskie muzea – Powstania Warszawskiego, POLIN, Muzeum Narodowe, a także Stare Miasto czy Zoo. Po drodze pasażerowie oglądali z okien autobusów Pałac Kultury i Nauki, kwitnące Łazienki, malowniczy Plac Zbawiciela, monumentalny MDM i skąpaną w słońcu Wisłę.

Zabytkowym taborem po szynach

W sezonie letnim na tory wyjeżdżały tramwaje linii „T", obsługiwanej przez zabytkowy tabor. W tym, roku, tradycyjnie, obsługiwały ją tramwaje klasyczne, sterowane na korbę. Popularna „Tetka" stanowiła ogromną atrakcję dla miłośników transportu szynowego. Przejechało się nią ponad 18 tys. pasażerów, czyli o ponad 2 tys. więcej niż w ubiegłym roku.



Linia łączyła ze sobą dwie dość odległe dzielnice – Pragę-Północ i Ochotę. W stronę Pragi wagony jechały tradycyjnie z placu G. Narutowicza, ulicą Grójecką, Alejami Jerozolimskimi i Targową. Na Ochotę wracały Trasą W-Z, Marszałkowską i Nowowiejską. Mijały m.in. Trakt Królewski, Muzeum Narodowe, Bulwary Wiślane, Muzeum Pragi, Stare Miasto, Pałac Kultury i Nauki, Marszałkowską Dzielnicę Mieszkaniową oraz Filtry.

Na wakacyjnym szlaku można było spotkać także zabytkowe tramwaje linii 36, które jeździły nie tylko w weekendy, ale także w tygodniu.

Trasa prowadziła przez ciekawe i zabytkowe rejony miasta. Wyjeżdżały z placu G. Narutowicza w ulicę Filtrową. Następnie na ulicy Nowowiejskiej mijały Politechnikę Warszawską, a na placu Zbawiciela skręcały w Marszałkowską. 36-tka kontynuowała jazdę cały czas prosto ulicą gen. W. Andersa, A. Mickiewicza i J. Słowackiego aż do pętli Metro Marymont. Po drodze na pasażerów czekały widoki na starą zabudowę stacji filtrów, MDM i plac Konstytucji, Ogród Saski czy plac T.W. Wilsona.

Pasażerowie po raz kolejny mieli okazję przejechać się legendarnymi pojazdami: szybkobieżnymi „parówkami", czyli 13N, „akwariami" 105Na czy też „kanciakiem" 102N. Jednak tegoroczną gwiazdą sezonu WLT był tramwaj typu GT6 nr 187, zwanym potocznie „Norymbergiem", który przyjechał do Warszawy z Krakowa w ramach wymiany wagonów historycznych z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie. Do stolicy Małopolski pojechała „parówka", a „Norymberg" jeździł w wybranych, weekendowych kursach jako T, a w tygodniu można spotkać go było na trasie linii 36.

Kolej na kolejkę

Nie słabnie także zainteresowanie Piaseczyńską Koleją Wąskotorową! Pociągi startujące ze stacji w Piasecznie, przyciągnęły w tym roku, podobnie jak w minionym, ponad 3,5 tys. chętnych, którzy aby do niej dotrzeć musieli skorzystając z połączeń normalnymi liniami WTP albo specjalnej, przeznaczonej tylko dla osób wybierających się na przejazd Piaseczyńską Koleją Wąskotorową, linii autobusowej 51 – obsługiwanej przez zabytkowe autobusy marki Jelcz i Ikarus.



Pociąg wyruszał z zabytkowej stacji Zalesie Dolne, Głosków, Runów, Złotokłos a następnie docierał do stacji Tarczyn. W drodze powrotnej – w Runowie, pasażerowie mieli czas dla siebie. Kolejka zatrzymywała się przy malowniczej polance, gdzie był czas na piknik, grilla lub relaksujący spacer po lesie. Na polanie można było skorzystać z wiat oraz miejsca na ognisko.

Do wszystkich atrakcji pasażerów dowoziła rumuńska lokomotywa spalinowa ciągnąca wagony wyprodukowane w tym samym kraju. Do składu często podłączany był również wagon towarowy z 1914 roku. To niejako przypomnienie, że Piaseczyńska Kolej Wąskotorowa, dawna Kolej Grójecka, pełniła również ważną rolę towarową.

A może tak statkiem do Serocka?

Wielką popularnością cieszyły się również całodzienne rejsy do Serocka. W podróż „Zefirem" wybrało się w sezonie niemal 4,5 tys. podróżnych.



Wycieczka rozpoczynała się o godzinie 9:00 nad Kanałem Żerańskim, a kończyła powrotem do Warszawy ok. godziny 18:00. „Zefir" zabierał na pokład 100 pasażerów. Statek przepływał przez Zalew Zegrzyński, można było obejrzeć ruin mostu z końcówki XIX-wieku i wiele malowniczych widoków.



Tarcza Anna w tunelu do Chrzanowa

Ta ogromna maszyna wydrążyła już niemal kilometr tunelu metra i wyłożyła go betonowymi pierścieniami od Karolina – w kierunku stacji Chrzanów. Wkrótce w podobną drogę ruszy jej bliźniacza koleżanka – tarcza Krystyna.

Tarcza TBM Anna to prawdziwy kolos. Sama głowica skrawająca waży 55 ton, a cała maszyna około 600 ton. Długość warszawskich maszyn to 97 metrów, z czego 12 metrów to sama głowica. Tarcza skrawająca ma średnicę 6,26 metra.

To wielkie, podziemne „wiertło" w październiku dotarło do stacji C2 Chrzanów. Przebicie przez ścianę stacji poprzedziły przygotowania. Tuż przed przebiciem się przez ścianę szczelinową przyszłej stacji, tarcza zatrzymała się w specjalnie przygotowanym bloku (tzw. plug-in) z gruntu zagęszczonego mieszanką cementową. Po przebiciu do wnętrza stacji Chrzanów TBM Anna przejdzie przegląd, zostanie przesunięta przez całą długość stacji i poczeka tam na swoją koleżankę – aż do czasu gdy Krystyna dotrze do stacji Chrzanów. Potem maszyny ruszą w kierunku stacji Lazurowa.

Dwa obroty na minutę

Linię M2 w Warszawie drążyły cztery tarcze TBM niemieckiej firmy Herrenknecht AG – Maria i Elisabetta oraz – pracujące na bemowskim odcinku linii M2 – Anna i Krystyna. Wybór technologii TBM (Tunnel Boring Machine), która wykorzystuje maszynę jednocześnie drążącą i układającą kolejne pierścienie tunelu, podyktowany jest m.in. bardzo niskim ryzykiem osiadania gruntu.

Tarcza utrzymuje stateczność tzw. przodka oraz nie dopuszcza, żeby ziemia i wody gruntowe dostały do wnętrza budowanego tunelu. W dodatku TBM może drążyć podziemne tunele również pod wrażliwą na ruchy ziemi infrastrukturą przemysłową i mieszkaniową.

Tarcze TBM działają w technice Earth Pressure Balance (równoważenie ciśnienia gruntu). Składa się ona z dwóch faz: drążenia tunelu oraz układania jego obudowy. TBM drąży tunel za pomocą obracającej się 2 razy na minutę przedniej tarczy skrawającej, która jest przesuwana do przodu przez siłowniki hydrauliczne. Nacisk tarczy na grunt to 3,5 bar.

Ostrza, noże i dyski tnące znajdujące się na tarczy drążącej są wykonane ze stali o bardzo wysokiej wytrzymałości, dzięki czemu mogą rozdrabniać każdy napotkany materiał. Za pomocą dysz umieszczonych w przedniej części tarczy maszyna może również wstrzykiwać w grunt wodę, utwardzacze, pianę lub beton, które w zależności od charakterystyki gruntu zmiękczają go lub zagęszczają.

Najpierw drąży, potem układa

A co dzieje się z materiałem z odwiertu? Urobek skrawany przez tarczę transportowany jest za pomocą przenośnika ślimakowego na taśmociągi, skąd dociera do zbiornika w korpusie stacji. Następnie tarcza drążąca i przenośnik ślimakowy zatrzymują się, a uruchamia się moduł układający pierścień tunelu.

Pierścień składa się 5 elementów oraz tzw. klinu, który jest mocowany jako ostatni i nadaje konstrukcji szczelność oraz usztywnia tunel.

Po ułożeniu pierścienia maszyna odpycha się od niego i rozpoczyna drążenie kolejnego odcinka. Dzięki osłonom wnętrze tarczy jest całkowicie szczelne i bezpieczne.



Sterowanie Anną (a za chwilę również Krystyną) odbywa się na mostku dowodzenia, gdzie są zbierane i analizowane wszystkie dane i parametry pracy tarczy. Szybkość drążenia tunelu przez TBM to około 15-20 m na dobę.

Zużycie prądu jak w miasteczku

Tarcza TBM zużywa 2,5 MW/h, czyli tyle energii ile w tym samym czasie potrzebuje 15-tysięczne miasto. Główny napęd tego ogromnego „wiertła" to napęd hydrauliczny w postaci 16 par siłowników. Moc zainstalowana to 1200 kW.

Maszyna jest także wyposażona w czujniki: sześć sensorów z przodu tarczy, dwa sensory u szczytu tarczy, dwa sensory w środku, dwa sensory u dołu tarczy. Rejestrują one takie parametry jak: moment skręcający głowicy skrawającej, siła naporu siłowników, szybkość przesuwania się TBM, ciśnienie w komorze roboczej, objętość piany w komorze roboczej i zaprawy cementowej „wstrzykiwanej" za obudowę.

Ludzie i maszyny

Tarcza po uruchomieniu nie zatrzymuje się – pracuje 24h na dobę. Jedynym powodem zatrzymania pracy może być problem z napotkanym podłożem, awaria maszyny lub wymiana ostrzy tnących.

Tarcza jest w pełni zmechanizowana, jednak jej pracę musi nadzorować personel – cztery brygady po 12 pracowników. Razem to 48 osób (cztery zmiany na dobę).

Postęp drążenia tarcz TBM jest aktualizowany w każdą środę na stronie internetowej Metra Warszawskiego. Do dzisiejszego poranka TBM Anna wykonała 922 metru tunelu za stacją C1 Karolin i ułożyła 610 pierścieni obudowy.

Podpisanie umowy na projekt najdłuższej linii metra w stolicy

Dwudziestego września podpisana została Umowa na wykonanie *Prac przedprojektowych dla IV linii metra wraz ze Stacją Techniczno-Postojową w Warszawie.* Zwycięzca przetargu – firma Metroprojekt sp. z o.o. – przygotuje koncepcję przebiegu linii M4. Powstanie także dokumentacja niezbędna do realizacji planowanej inwestycji. Opracowanie będzie gotowe w 2027 roku.

Linia metra M4 połączy Tarchomin z Wilanowem. Według przyjętych założeń będzie najdłuższą w Warszawie – ma liczyć 26 kilometrów i 23 stacje. Osiem przystanków zostanie wyposażonych w komory torów odstawczych. W ramach nowego odcinka powinna powstać również kolejna stacja techniczno-postojowa oraz nowa centralna dyspozytornia.

– Nie zwalniamy tempa! Budujemy końcowy odcinek drugiej linii metra na Bemowie, rozpoczęły się również prace nad projektem dla pierwszego odcinka linii M3, teraz rozpoczynamy przygotowanie projektu dla czwartej linii. Właśnie w taki sposób konsekwentnie realizujemy plan budowy – złożonego z pięciu linii – systemu metra w Warszawie do 2050 roku – podkreśla Rafał Trzaskowski, prezydent Warszawy.

Najlepsza oferta

Postępowanie na wyłonienie wykonawcy prac przedprojektowych linii M4 zostało ogłoszone w marcu br. Krajowa Izba Odwoławcza 14 sierpnia 2024 roku oddaliła odwołanie firmy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o. o. od wyboru najkorzystniejszej oferty. Tym samym KIO potwierdziła poprawność przeprowadzenia procedury wyboru najkorzystniejszej oferty, złożonej przez Metroprojekt sp. z o.o.

W ramach prac przedprojektowych przygotowana zostanie następująca dokumentacja: Projekt Koncepcyjny – Raport wstępny; Ustalenie stref wpływu budowy obiektów metra na zabudowę sąsiadującą; Dokumentacja Hydrogeologiczna



i Geologiczno-Inżynierska; Projekt Koncepcyjny – Raport końcowy.

Efektem końcowym Opracowania będą wskazania i odpowiedzi na kluczowe dla planowania tej inwestycji kwestie m.in. dalsze decyzje związane z ewentualnym etapowaniem i kolejnością realizacji.

Metro przyszłości

Jednym z najistotniejszych elementów do rozstrzygnięcia będzie odpowiedź na pytanie – czy metro ma kursować w trybie autonomicznym, czy z udziałem maszynistów? Ta kwestia rzutuje na późniejszą eksploatację, budowę STP i centralnej dyspozytorni oraz połączenia z innymi liniami.

Prace przedprojektowe to także szczegółowa analiza trasy linii M4, która obejmie lokalizację obiektów – usytuowanie ich w terenie, potencjalne miejsca kolizyjne lub wymagające szczególnego potraktowania, przy uwzględnieniu istniejących obiektów budowlanych i budynków, istniejącej infrastruktury oraz naturalnych przeszkód. W efekcie przygotowany zostanie dokładny przebieg tunelu metra, a także lokalizacje korpusów stacji.

W opracowaniu istotny nacisk zostanie położony na rozwiązania proekologiczne – m.in. związane z zaopatrywaniem w energię i ciepło czy wykorzystanie wód opadowych.

Całość ma być gotowa za 38 miesięcy.

Co dalej?

Przedmiot zamówienia nie obejmuje wykonania koncepcji architektonicznej elementów wystroju/wykończenia hal peronowych i hal odpraw, szczegółowej formy i kształtu pawilonów wyjściowych stacji metra oraz zagospodarowania terenu w rejonie projektowanych obiektów naziemnych linii metra. Elementy wystroju będą przedmiotem odrębnego postępowania prowadzonego przez m.st. Warszawa.

Metroprojekt jest firmą z ponad 70-letnią tradycją w projektowaniu obiektów kubaturowych, infrastruktury transportowej, instalacji i systemów kolejowych oraz metra. Kluczową pozycję w doświadczeniu spółki stanowią prace zrealizowane dla warszawskiego Metra. Łącznie w firmie powstało kilkadziesiąt projektów, według których zbudowano pierwszą linię Metra oraz część stacji i tuneli II linii. Metroprojekt, w ramach konsorcjum z ILF, realizuje również projekt budowlany dla III linii Metra.

O rozwoju metra ze Szwedami

Blisko 30-osobowa delegacja ze szwedzkiej firmy konsultingowej Torkel Öste Fastighetskonsulter AB odwiedziła we wrześniu Zarząd Transportu Miejskiego, aby porozmawiać o rozbudowie sieci metra w stolicy. Naszych gości interesowały m.in. kwestie formalne i planistyczne. Przedstawiciele firmy pracują aktualnie nad rozwojem sieci metra i tramwajów w Sztokholmie, stąd chęć poznania warszawskich rozwiązań.

Zarządzanie projektami, sprawy związane z pozwoleniami i nabywaniem gruntów oraz prawo własności nieruchomości były głównymi tematami rozmów z gośćmi ze Sztokholmu.

Michał Piwowarski, starszy specjalista ds. transportu publicznego z ZTM zapoznał członków delegacji z systemem transportowym stolicy oraz historią rozwoju transportu w Warszawie. Maciej Florczak z Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy opowiedział o koncepcji rozwoju sieci metra do 2050 roku oraz zmieniającym się prawie zagospodarowania przestrzennego, a Karol Kalwarczyk – dyrektor ds. Przygotowania Inwestycji w Metrze Warszawskim, przekazał szczegóły planowanych inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem linii M4, która ma w przyszłości połączyć Tarchomin z Wilanowem.

Duże zainteresowanie gości wzbudziły kwestie formalne, dotyczące rozbudowy metra, konieczność uzyskania pozwoleń i sprawy związane z własnością gruntu, a także kondycja gruntów w Warszawie. Poruszono także temat podziału inwestycji na etapy oraz źródła finansowania.



Jesienne porządki

Jesień, choć bywa malownicza, to jest jednocześnie czasem wzmożonych prac służb oczyszczania. W trosce o bezpieczeństwo mieszkańców Zarząd Oczyszczania Miasta intensyfikuje porządki.

Kolorowe liście, choć wyglądają malowniczo, mogą stwarzać niebezpieczeństwo na chodnikach i ulicach. Nasiąknięte wodą po deszczu czy porannej rosie tworzą śliską powłokę, porównywalną nawet z warstwą lodu, która powoduje utratę przyczepności. Dlatego o tej porze roku jeszcze bardziej istotna jest wzmożona aktywność służb oczyszczania. *– Działania, które wykonujemy na rzecz czystości, dostosowujemy do pory roku i panujących warunków. Jesienią utrzymanie porządku, to nie tylko kwestia estetyki, ale przede wszystkim bezpieczeństwa mieszkańców, w tym pasażerów transportu publicznego. Doceniają to podróżni, zmotoryzowani, ale także osoby kierujące autobusami i tramwajami.* – mówi Robert Szymański, dyrektor Zarządu Oczyszczania Miasta.

Czyste przystanki

Ekipy porządkowe ZOM dbają o czystość 4,5 tys. przystanków oraz 61 pętli autobusowych i tramwajowych. Przez cały rok zamiatają piasek oraz zbierają zanieczyszczenia, a jesienią do standardowych zadań dochodzi usuwanie liści. Obok tradycyjnych mioteł do porządków używa się lekkich mechanicznych zamiatarek, które przyspieszają sprzątanie. Co ważne, ZOM od lat w swoich umowach ma zapis o tym, żeby firmy w czasie prac nie korzystały z dmuchaw.

Zamiatanie jezdni

Na bezpieczeństwo pasażerów komunikacji miejskiej wpływają również regularne porządki na ulicach i torowiskach. O tej porze roku szczególnie zdradliwe mogą być liście, które grożą poślizgiem, a w przypadku tramwaju wydłużają drogę hamowania. Zalegające na drodze mogą również zasłonić oznaczenia na jezdni, w tym pasy ruchu i przejścia, co jest groźne zarówno dla kierowców, jak i dla pieszych. Od wiosny do jesieni pracują 32 zamiatarki i zmywarki, które przynajmniej raz w tygodniu sprzątają 1300 km dróg i torowisk.

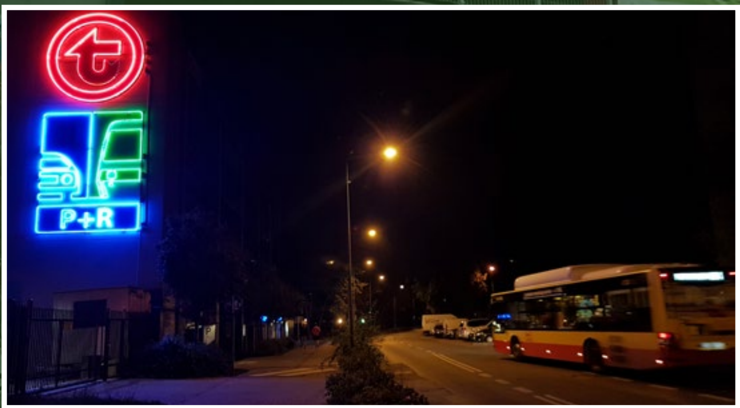
Sprzątanie na wezwanie

Oprócz planowego sprzątania tereny dla pieszych oraz ulice są oczyszczane przy niespodziewanych zaśmieceniach. Na drogach działa Pogotowie Porządkowe ZOM, a przystanki i chodniki oczyszcza grupa szybkiego reagowania. Ekipy porządkowe udają się w miejsca wskazane przez kontrolerów, którzy codziennie monitorują miasto pod kątem czystości. Pomocne są też zgłoszenia od mieszkańców, które przekazują do Miejskiego Centrum Kontaktu Warszawa 19115.



3x3 JEŹDZISZ ZA FREE



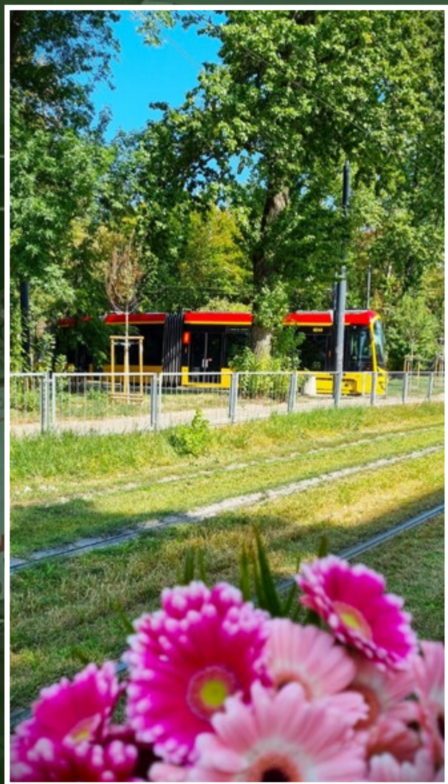




FOTOREPORTAŻ








DTP 2024
DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO




ParkujiJedź


I


2024
DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO



W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

TEMAT NUMERU

Tramwaj do Wilanowa – zmiany w komunikacji



Wkrótce zostanie oddana do użytku nowa trasa tramwajowa przez Dolny Mokotów do Wilanowa. To ok. 7 km nowego torowiska, szybszy i sprawniejszy dojazd do Śródmieścia i innych rejonów Warszawy.

To jedna z największych inwestycji tramwajowych w Polsce. Nowa trasa połączy intensywnie rozbudowującą się w ostatnich latach część Wilanowa oraz osiedla zlokalizowane wzdłuż ulic Jana III Sobieskiego i Belwederskiej z trasą wzdłuż ulicy Puławskiej i Marszałkowskiej. Otwarcie nowej trasy usprawni komunikację w tej części miasta, dlatego wprowadzimy zmiany w układzie linii tramwajowych i autobusowych obsługujących Śródmieście, Dolny i Górny Mokotów, Wilanów oraz Ursynów.

Sprawniej do centrum

Tramwaje dojadą w głąb intensywnie zabudowującego się rejonu Warszawy, a trasa prowadzi przez obszary o gęstej zabudowie mieszkaniowej, dlatego efektywniejsze i sprawniejsze połączenia tramwajowe zastąpią część dotychczasowych linii autobusowych, których trasy pokrywają się z nową trasą tramwajową. Zapewnimy dojazd do tramwajów z osiedli, które nie są położone bezpośrednio przy nowej trasie – m.in. osiedla Bernardyńska oraz Zawodzia, Zawad i Kępy Zawadowskiej. Niektóre zmiany obejmą również Powiśle, Powsin oraz Ursynów a nawet Wawer (autobusy linii 319 będą kursowały przez cały dzień) – będą one wynikały właśnie z korekt w Wilanowie.

Połączenia na trasie do Wilanowa będą oparte o trzy linie tramwajowe – 14, 16 i 19, które łącznie zapewnią częstotliwość kursowania co 2 minuty w godzinach szczytu, co 3 minuty poza godzinami szczytu i co 4 minuty w weekendy. Te trzy linie zastąpią również linie autobusowe łączące Śródmieście z Dolnym Mokotowem i Wilanowem – 501, 519 i 522, oferując w godzinach szczytu ok. 30 kursów (zamiast dotychczasowych 16 autobusowych) i ok. 6 tys. miejsc w tramwajach (zamiast dotychczasowych ok. 2 tys. w autobusach). Po wprowadzeniu priorytetów dla tramwajów w sygnalizacji świetlnej dojazd z Miasteczka Wilanów do Śródmieścia zajmie poniżej 30 minut.

Wprowadzanie nowych tras będzie rozłożone w czasie – z chwilą otwarcia trasy na tory wyjadą tramwaje linii 14 i 16 a przestaną jeździć 35; w kolejnym etapie zakończy się kursowanie autobusów linii 522 oraz 519 na trasie skróconej, między Śródmieściem i Wilanowem. Zasadnicze zmiany zostaną wprowadzone po kilkunastu dniach od uruchomienia tramwajów. Nadal będą się toczyły prace przy odtwarzaniu i budowie ulic, co także będzie miało wpływ na bieżący układ komunikacyjny i niektóre autobusy pojadą trasami objazdowymi. „Dziewiętnastka" pojawi się na przystankach po otwarciu odcinka trasy do pętli Stegny.

Dwanaście nowych przystanków

Nowa trasa rozpoczyna się przy skrzyżowaniu ulicy Puławskiej i Goworka. Tramwaje zjeżdżają w dół warszawskiej skarpy ulicami Goworka i Spacerową - ten odcinek jest już oddany do ruchu, tramwaje linii 11 jadą tędy do ulicy J. Gagarina i nią do przystanku Sielce przy Czerniakowskiej. Nowe połączenie cieszy się dużą popularnością, w dzień powszedni z odcinka trasy "jedenastki" na ulicach J. Gagarina, Spacerowej i Goworka korzysta ok. 7 tys. osób. W kierunku Miasteczka Wilanów składy od skrzyżowania ulic Belwederskiej, Spacerowej i J. Gagarina pojadą prosto ulicami Belwederską, Jana III Sobieskiego i Aleją Rzeczypospolitej do przystanku końcowego o nazwie Miasteczko Wilanów u zbiegu alei Rzeczypospolitej i ulicy A. Branickiego. W drodze do Wilanowa tramwaj zatrzyma się na 12 nowych przystankach. Przewidziany czas przejazdu po zakończeniu całej inwestycji będzie krótszy niż dla autobusowej linii przyspieszonej dzięki sterowaniu sygnalizacja świetlną i zastosowanym priorytetom na skrzyżowaniach.

OTO ZMIANY W UKŁADZIE KOMUNIKACYJNYM

Uwaga! Brak informacji o jakiejś linii oznacza, że jej trasa nie zmieni się. Pochyłymi literami wyróżniono nowe trasy lub korekty przebiegu trasy linii.

TRAMWAJE

LINIA 14

„Czternastka" wróci do Wilanowa po ponad 50 latach. Zapewni dojazd do stacji metra Politechnika oraz na Ochotę.

*14: **BANACHA** – S. Banacha – Grójecka – pl. G. Narutowicza – Filtrowa – L. Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Goworka – Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – al. Rzeczypospolitej – **MIASTECZKO WILANÓW***

Częstotliwość kursowania: 8 / 12 / 15 / (szczyt/ międzyszczyt/sobota i święto)



LINIA 16

Powrót na warszawskie ulice linii o tym numerze. To będzie podstawowa linia na całej nowej trasie do Wilanowa - połączy Wilanów ze ścisłym centrum Warszawy oraz Bielanami. Tramwaje dowiozą pasażerów na ulicę Marszałkowską, gdzie będzie możliwość przesiadki do pojazdów WTP na ciągach poprzecznych – w Alejach Jerozolimskich, na ulicy Świętokrzyskiej oraz w al. Solidarności. Ułatwi także korzystanie z połączeń kolejowych – metra i kolei aglomeracyjnych. Tramwaje będą kursowały z wysoką częstotliwością, co 4 minuty w godzinach szczytu co oznacza ok. 3 tys. miejsc na trasie do centrum; trzy razy więcej niż w autobusach linii 522. Na Bielanach, Żoliborzu oraz w Śródmieściu linia 16 zastąpi linię 35.

*16: **PIASKI** – W. Broniewskiego – al. Jana Pawła II – Stawki – gen. W. Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska - pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Goworka – Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – al. Rzeczypospolitej – **MIASTECZKO WILANÓW***

*Połowa kursów realizowanych na trasie skróconej do ulicy Stawki: **MURANOWSKA** – gen. W. Andersa – ... – **MIASTECZKO WILANÓW***

Częstotliwość kursowania - trasa podstawowa (i skrócona): 8 (4) / 12 (6) / 15 (7,5)



LINIA 19

I to również będzie powrót linii o tym numerze. Linia tramwajowa 19 zostanie uruchomiona wraz z oddaniem do użytku odcinka trasy od ulicy Jana III Sobieskiego przez ulicę św. Bonifacego do pętli Stegny. Wraz z linią 33 będzie stanowiła główny dojazd z Bielan i Żoliborza w al. Jana Pawła II.

Różnić się będzie w końcowym odcinku trasy – linia 33 będzie obsługiwać, jak obecnie, odcinek ulicy Wólczyńskiej, a tramwaje 19 wyruszą z Nowego Bemowa (gdzie zastąpią linię 35).

*19: **NOWE BEMOWO** – Powstańców Śląskich – al. W. Reymonta – W. Broniewskiego – al. Jana Pawła II – T. Chałubińskiego - al. Niepodległości – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Goworka – Spacerowa – Belwederska – Jana III Sobieskiego – św. Bonifacego – **STEGNY***

Częstotliwość kursowania: 8 / 12 / 15



LINIA 35

Likwidacja linii – zastąpienie przez inne linie, głównie linię 16.

AUTOBUSY

LINIA 107

Skierujemy autobusy linii 107 na trasę wzdłuż al. gen. W. Sikorskiego i al. Wilanowskiej do stacji metra Wilanowska. Jej rolą na tym odcinku będzie zapewnienie dojazdu do najbliższej stacji metra osiedlom położonym po obu stronach al. gen. W. Sikorskiego. Na ulicy Gołkowskiej będą natomiast kursowały autobusy linii 108 (na nowej trasie), 130 (nowa linia) oraz 162.

107: ESPERANTO – M. Anielewicza – Smocza (powrót: Smocza – Dzielna – Okopowa – M. Anielewicza) – Nowolipki – gen. W. Andersa – pl. Bankowy – Senatorska – Wierzbowa – pl. marsz. J. Piłsudskiego – Królewska – Mazowiecka (powrót: Mazowiecka – Królewska – Marszałkowska – pl. Bankowy) – pl. Powstańców Warszawy – Szpitalna - Krucza – Piękna – Górnośląska – Myśliwiecka – Łazienkowska – Czerniakowska – Chełmska – Bobrowiecka – L. van Beethovena *– al. W. Witosa – al. gen. W. Sikorskiego (powrót: al. gen W. Sikorskiego – Jana III Sobieskiego – L. van Beethovena – Bobrowiecka) – al. Wilanowska – **METRO WILANOWSKA***

Częstotliwość kursowania: 15 / 15 / 20



LINIA 108

Skierowanie linii 108 przez ulicę Gołkowską skróci podróż z Siekierek w kierunku Stegien. W relacji z Siekierek przez ulicę Gołkowską do św. Bonifacego, linia 108 zastąpi linię 164. Na ulicy Augustówka autobusy linii 108 zastąpią 163 na nowej trasie, a odcinek do stacji metra Wilanowska będzie również obsługiwany przez linię 163. Uwaga, z powodu prac drogowych na ulicy św. Bonifacego oraz przebudową pętli Stegny, do czasu oddania ich do użytku, autobusy będą kursowały na trasie zmienionej.

108: PL. TRZECH KRZYŻY - Książęca - Rozbrat - Myśliwiecka - Szwoleżerów - Czerniakowska - Bartycka - Gościniec - Polska - Antoniewska - Augustówka – *R. Statkowskiego - Gołkowska - Powsińska - św. Bonifacego - **STEGNY***

Częstotliwość kursowania: 20 / 20 / 30



LINIA 130

Nowa linia 130 będzie połączeniem, które obejmie ulicę dotychczas nieobsługiwana przez autobusy – L. Idzikowskiego. To będzie najprostszy dojazd do nowej trasy tramwajowej oraz tramwajów na ulicy Puławskiej i linii metra M1 dla osiedli

położonych wzdłuż ulicy L. Idzikowskiego oraz os. Bernardyńska a także będzie nowym połączeniem wewnątrz dzielnicy.

130: METRO WILANOWSKA *– Puławska – L. Idzikowskiego – Gołkowska – R. Statkowskiego – Augustówka –* ***EC SIEKIERKI***

Częstotliwość kursowania: 15 / 20 / 20



LINIA 131

Autobusy linii 131 nie będą kursowały odcinkiem trasy, który przejęły tramwaje linii 11 czyli od Sielc przez ulicę J. Gagarina, Spacerową, Goworka, L. Waryńskiego i Marszałkowską do linii metra M1 i centrum miasta. Zamiast tego pojadą ulicą Czerniakowską, przez Powiśle i pl. Trzech Krzyży do Alej Jerozolimskich. W połączeniu Powiśla ze Śródmieściem zastąpią linię 517. Zachowane zostaną wydłużone kursy linii do Wilanowa.

131: DW. CENTRALNY – Aleje Jerozolimskie – *Bracka – pl. Trzech Krzyży (powrót: Nowy Świat) – Książęca – Rozbrat – Górnośląska – Solec – Czerniakowska (powrót: Czerniakowska – Łazienkowska – Rozbrat) – Powsińska –* ***SADYBA***

Wybrane kursy na trasie wydłużonej: DW. CENTRALNY - ... - Powsińska – Wiertnicza – WILANÓW

Częstotliwość kursowania - trasa podstawowa (i wydłużona): 10 (30) /15 (30) / 15 (30)



LINIA 139

O skierowanie autobusów linii 139 do najbliższej stacji metra oraz do szkoły przy ulicy M. Zaruby postulowali mieszkańcy oraz radni dzielnicy Ursynów. I tak, autobusy linii 139 razem z 239 na nowej trasie przejadą przez osiedle Powsin (wzdłuż ulicy Przyczółkowej), a następnie ulicą S. Korbońskiego dojadą do stacji metra na Kabatach. Połączenie Powsina z Wilanowem oraz al. Wilanowską (i stacją metra) zapewnią autobusy linii 519 i 251.

139: OGRÓD BOTANICZNY – Prawdziwka – Borowa – Warszawska – Ł. Drewny – Przyczółkowa (przejazd przez osiedle Powsin) – *Ł. Drewny – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego – Relaksowa – Wąwozowa – al. KEN –* ***OS. KABATY***

Częstotliwość kursowania: 30 / 30 / 30



LINIA 163

Linia 163 przejmie od 263 rolę podstawowej linii dla północnego odcinka ulicy Sytej i osiedli mieszkaniowych na Zawadach. Autobusy będą kursowały codziennie. Umożliwią mieszkańcom tych rejonów dojechanie do nowej trasy tramwajowej w dwóch miejscach – na północy przy ulicy Nałęczowskiej oraz na południu przy A. Branickiego, jak też do linii metra w dwóch miejscach – na północy do stacji Wilanowska oraz na południu do stacji Imielin. Zapewnią też połączenie Wilanowa z Ursynowem. Autobusy linii 163 wspólnie ze 164 będą podstawową obsługą wschodniej części dzielnicy Wilanów. Połączenie Zawad z centrum Wilanowa będzie realizowane przez linię 263 na nowej trasie. Uwaga, z powodu prac drogowych na ulicy św. Bonifacego i Jana III Sobieskiego, do czasu oddania ich do użytku, autobusy będą kursowały na trasie zmienionej.

163: METRO WILANOWSKA - al. Wilanowska - al. gen. W. Sikorskiego - św. Bonifacego – Jana III Sobieskiego - Nałęczowska - Augustówka - Zawodzie - Kobylańska - Tuzinowa - Syta – Z. Vogla – *A. Branickiego – F. Płaskowickiej - Cynamonowa - Indiry Gandhi - Dereniowa – J. Ciszewskiego -* ***CENTRUM ONKOLOGII*** *(powrót: rtm. W. Pileckiego - Indiry Gandhi)*

Częstotliwość kursowania: 15 / 15 / 15



LINIA 164

Linia 164 będzie pełniła rolę podstawowego połączenia dla południowego odcinka ulicy Sytej oraz Kępy Zawadowskiej - pozwoli mieszkańcom tych rejonów dojechać do nowej trasy tramwajowej oraz do stacji metra Wilanowska. Autobusy linii 164 wspólnie z 217 i 251 będą obsługiwały osiedla położone wzdłuż al. Wilanowskiej. Dodatkowe kursy przez ulicę Calową, będą realizowane na trasie skróconej z pętli w Wilanowie. Połączenie Siekierek i os. Bernardyńska ze Stegnami przejmie linia 108.

164: KĘPA ZAWADOWSKA – Bruzdowa – Metryczna – Syta – Z. Vogla – Przyczółkowa – *al. Wilanowska* – ***METRO WILANOWSKA***

Dodatkowe kursy na trasie skróconej: WILANÓW – Przyczółkowa – Syta – Z. Vogla – Metryczna – Bruzdowa – Prętowa – Sągi – Calowa – Bruzdowa – Metryczna – Z. Vogla – Przyczółkowa – WILANÓW

Częstotliwość kursowania trasa podstawowa (i skrócona): 15 (60) / 30 (60) / 30/(60)



LINIA 192

Dwie ursynowskie linie lokalne 192 i 239 połączymy w jedną linię 192. Autobusy linii 192 zostaną wycofane z odcinka trasy do stacji metra Wilanowska, na którym liczba korzystających pasażerów jest minimalna.

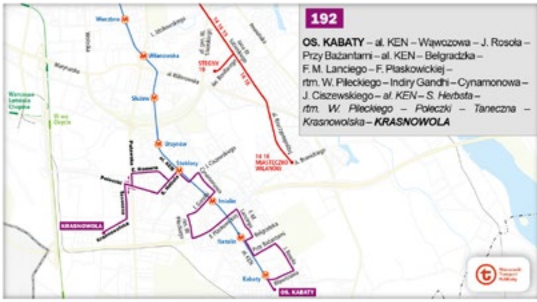
192: OS. KABATY – al. KEN – Wąwozowa – J. Rosoła – Przy Bażantarni – al. KEN – Belgradzka – F. M. Lanciego – F. Płaskowickiej – rtm. W. Pileckiego – Indiry Gandhi – Cynamonowa – J. Ciszewskiego – *al. KEN – S. Herbsta – rtm. W. Pileckiego – Poleczki (powrót: Poleczki – Puławska – E. Romera – S. Herbsta) – Taneczna – Krasnowolska* – ***KRASNOWOLA***

W święta kursowanie na trasie skróconej: URSYNÓW PŁD. – al. KEN - ... - KRASNOWOLA

Częstotliwość kursowania – trasa podstawowa (i skrócona): 20 / 30 / 30 / (30)

LINIA 200

Likwidacja linii – zastąpienie przez inne linie, głównie linię 251.



LINIA 239

Obecną trasę linii 239 przejmie linia 192, a 239 zastąpi w Wilanowie obecną linię 264. Autobusy 239 razem ze 139 będą obsługiwały osiedle Powsin (wzdłuż ulicy Przyczółkowej), a następnie przez ulicę S. Korbońskiego pojadą do stacji metra na Kabatach. Na wspólnym odcinku linie 139 i 239 będą oferowały łącznie częstotliwość kursowania co 15 minut. Połączenie Powsina z Wilanowem oraz przez al. Wilanowską ze stacją metra Wilanowska oferować będą linie 251 i 519. W kursach szkolnych autobus 239 dojedzie do przystanku Waflowa.

239: KĘPA OKRZEWSKA** - Okrzeszyn - Wiechy - Rosochata - Przyczółkowa – Ł. Drewny – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego - Relaksowa - Wąwozowa - al. KEN -* ***OS. KABATY

Częstotliwość kursowania: 30 / 30 / 30



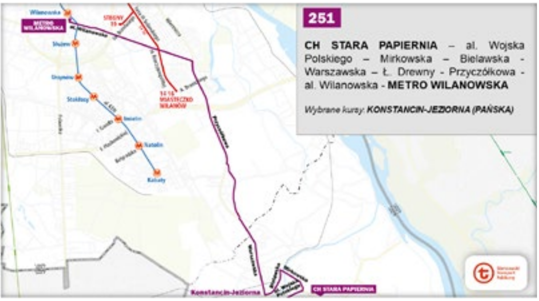
LINIA 251

Autobusy 251 pozostaną na obecnej trasie. Wybrane kursy realizowane będą na trasie wydłużonej do krańca PAŃSKA w Konstancinie-Jeziornie w zastępstwie za likwidowaną linię 200.

251: CH STARA PAPIERNIA – al. Wojska Polskiego – Mirkowska – Bielawska - Warszawska – Ł. Drewny - Przyczółkowa - al. Wilanowska - **METRO WILANOWSKA**

Wybrane kursy: ***KONSTANCIN-JEZIORNA (PAŃSKA)*** *– Długa – B. Prusa – marsz. J. Piłsudskiego – Wierzejewskiego - marsz. J. Piłsudskiego - al. Wojska Polskiego - Mirkowska – Bielawska Warszawska* – Ł. Drewny - Przyczółkowa - al. Wilanowska - **METRO WILANOWSKA**

Częstotliwość kursowania: 30 / 30 / 30



LINIA 263

Nowa trasa linii - przejęcie dotychczasowej roli linii 163 czyli zapewnienie połączenia Zawad z przystankiem Wilanów.

263: WILANÓW - Przyczółkowa – Z. Vogla - Syta - **OCZYSZCZALNIA "POŁUDNIE"**

Częstotliwość kursowania: 60/60/60



LINIA 264

Likwidacja linii. Zastąpienie przez linię 239 i skierowanie do stacji metra Kabaty

LINIA 339

Likwidacja linii. Autobusy linii 339 kursujące z niską częstotliwością zastąpią 139, 239, 251 i 519 jeżdżące częściej, lepiej dopasowane do potrzeb większości pasażerów.

LINIA 379

Likwidacja linii. Połączenie Miasteczka Wilanów z centrum dzielnicy Wilanów zapewnią tramwaje z przesiadką do autobusów kursujących al. Wilanowską.

LINIA 501

Likwidacja linii – zastąpią ją linie tramwajowe 14, 16 i 19, które będą zapewniały połączenia Miasteczka Wilanów, Stegien i Dolnego Mokotowa z ulicą Marszałkowska, Dworcem Centralnym, stacjami metra Politechnika (linia M1), Centrum (linia M1) oraz Świętokrzyska (linie M1 i M2). Połączenia tramwajowe będą również oferowały wyższą częstotliwość kursowania, niż dotychczas trzy linie autobusowe (czyli 501, 519 i 522) obsługujące Wilanów oraz trzykrotnie większą liczbę miejsc dla pasażerów (ok. 6 tys. miejsc zamiast 2 tys. w godzinach szczytu).

LINIA 517

Obsługę połączenia Powiśla (rejonu ulicy Rozbrat) z centrum przejmą autobusy linii 131 na nowej trasie. Jednocześnie zostanie zwiększona częstotliwość kursowania autobusów w godzinach popołudniowego szczytu.

517: URSUS-NIEDŹWIADEK – Orląt Lwowskich – M. Keniga – Warszawska – Władysława Jagiełły – Lalki – Cierlicka – T. Kościuszki – M. Spisaka – Kompanii „Kordian” – K. Pużaka – W. Sławka – Dzieci Warszawy – Ryżowa – Kleszczowa – Łopuszańska – Aleje Jerozolimskie – ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały” – Kopińska – Grójecka – pl. A. Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – Bracka – ***PL. TRZECH KRZYŻY*** *(powrót: Nowy Świat)*

Częstotliwość kursowania: 7,5-10 /15 / 15



LINIA 518

Wprowadzimy niewielką korektę trasy linii 518 w Śródmieściu, której rola w obsłudze

połączenia zachodniej Białołęki z centrum jest niewielka (podstawowo połączenie to zapewniają tramwaje i autobusy z przesiadką do linii metra M1).

518: NOWODWORY – Światowida – Hanki Ordonówny – Odkryta – Nowodworska - Mehoffera – Świderska – Porajów – Myśliborska – Światowida – Modlińska - al. Armii Krajowej – J. Słowackiego (powrót: J. Słowackiego – Włościańska – Żelazowska – al. Armii Krajowej) – pl. T.W. Wilsona – A. Mickiewicza – gen. W. Andersa – Muranowska – Bonifraterska – pl. Krasińskich – Miodowa – *Senatorska – pl. Bankowy – al. Solidarności – Bielańska – **BIELAŃSKA** (powrót: Bielańska – Senatorska)*

Dodatkowe kursy jednokierunkowe na trasie skróconej: NOWODWORY - ... - J. Słowackiego – METRO MARYMONT

Częstotliwość kursowania - trasa podstawowa (i skrócona): 20 (10) / 20 / 20

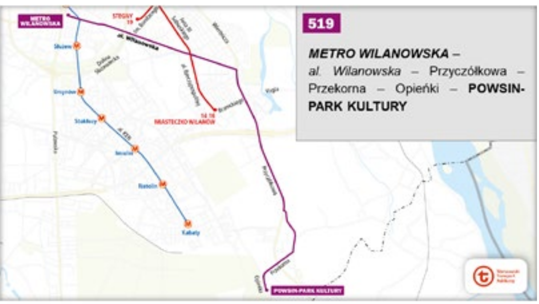


LINIA 519

Linia 519 na Dolnym Mokotowie i w Śródmieściu zostanie zastąpiona przez linie tramwajowe. Będzie bezpośrednim połączeniem Powsina z Wilanowem, nową trasą tramwajową i stacją metra Wilanowska

519: POWSIN-PARK KULTURY - Opieńki - Przekorna - Przyczółkowa - *al. Wilanowska – METRO WILANOWSKA*

Częstotliwość kursowania: 30 / 30 / 30



LINIA 520

Niewielka korekta trasy linii 520 w Śródmieściu ma na celu skrócenie odcinka trasy przebiegającego wzdłuż linii metra M1 i linii tramwajowych, na którym zainteresowanie pasażerów linią autobusową jest niewielkie.

520: MARYSIN – Korkowa – Stepowa – Okularowa – Marsa – Ostrobramska – al. Stanów Zjednoczonych – most Łazienkowski – al. Armii Ludowej – L. Waryńskiego – Marszałkowska – *Aleje Jerozolimskie – **DW. CENTRALNY***

Częstotliwość kursowania: 10 /15 / 15



LINIA 522

Likwidacja linii – zastąpią ją linie tramwajowe 14, 16 i 19, które będą zapewniały połączenia Miasteczka Wilanów, Stegien i Dolnego Mokotowa z ulicą Marszałkowską, Dworcem Centralnym, stacjami metra Politechnika (linia M1), Centrum (linia M1) oraz Świętokrzyska (linie M1 i M2). Połączenia tramwajowe będą również oferowały wyższą częstotliwość kursowania, niż dotychczas trzy linie autobusowe (czyli 501, 519 i 522) obsługujące Wilanów oraz trzykrotnie większą liczbę miejsc dla pasażerów (ok. 6 tys. miejsc zamiast 2 tys. w godzinach szczytu).

LINIA E-2

Przewidujemy, że większość pasażerów podróżujących ulicą Jana III Sobieskiego wybierze połączenia tramwajowe, dlatego autobusy linii E-2 będą kursowały jedynie w szczycie porannym, kiedy liczba pasażerów jest największa. Autobusy E-2 zapewnią bezpośredni dojazd z Wilanowa i Dolnego Mokotowa aż do pl. Zamkowego. Przez cały tydzień bez zmian będą kursowały autobusy linii 116.

E-2: WILANÓW – Przyczółkowa – al. Wilanowska – Jana III Sobieskiego – Belwederska – Aleje Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – *Krakowskie Przedmieście – Miodowa – Kapucyńska – al. Solidarności – **PL. BANKOWY** (powrót: Senatorska)*

Częstotliwość kursowania (szczyt poranny): 10



LINIE 724 i 742

Wprowadzimy niewielkie skrócenie tras linii 724 i 742 aby przyspieszyć dojazd do stacji metra mieszkańcom miejscowości podwarszawskich. Bezpośrednie połączenie Powsina (ulicy Przyczółkowej) z najbliższą stacją metra (Kabaty) zapewnią autobusy linii 139 i 239.

724, 742: PIASECZNO (GERBERA) , GÓRA KALWARIA (RYNEK) - … - Warszawska – *Ł. Drewny* – S. Korbońskiego – M. Rosnowskiego – Relaksowa – Wąwozowa – al. KEN – **OS. KABATY**

Częstotliwość kursowania bez zmian.





Stefan Biernat – honorowy dawca krwii, kierowca, patron, społeczny inspektor pracy

Pan Stefan Biernat, kierowca, patron, honorowy dawca krwi i społeczny inspektor pracy w zajezdni Miejskich Zakładach Autobusowych na ulicy J.P. Woronicza.

Jako kierowca pracuje od 40 lat, z czego w Miejskich Zakładach Autobusowych przy ulicy J.P. Woronicza od ponad 33 lat. Początki były intensywne - trzeba było poznać dzielnice Warszawy, ich ulice i uliczki, nauczyć się trasy różnych linii, poznać wszystkie procedury i zasady - a jest ich bez liku. Prowadzenie autobusu to najistotniejszy, ale nie jedyny element tej pracy. Wyjazd z zajezdni poprzedza szereg procedur.

Praca kierowcy, jak podkreśla pan Stefan, nie jest monotonna. Można jeździć różnymi autobusami, po różnych trasach i w innych godzinach. Wymaga jednak odpowiednich predyspozycji, w tym dużej odporności psychicznej z uwagi na dużą odpowiedzialność i częsty kontakt z pasażerami. Podstawą jest skupienie, spokój i koncentracja - trzeba mieć oczy dookoła głowy. To bowiem wpływa na bezpieczeństwa i komfort przewożonych ludzi! Na ten aspekt pan Stefan uwrażliwia osoby, które wprowadza do zawodu. Od ponad 15 lat jest bowiem patronem czyli przygotowuje młodych kierowców do pracy, wprowadza w tajniki i zapoznaje z procedurami. Pan Stefan zaznacza, że rozpoczynając przygodę z tym zawodem, trzeba mieć świadomość tego,





że to praca w różnych dniach i godzinach – także nocnych. Jednak jak dodaje nasz bohater, to także praca, która daje dużo satysfakcji.

Pan Stefan jest kierowcą przez duże K - ma wszystkie kategorie prawa jazdy, potrafi poprowadzić każdy pojazd. Kiedyś był operatorem maszyn rolniczych, jeździł ciężarówkami, autocysterną, ma uprawnienia do przewożenia materiałów niebezpiecznych. Przed podjęciem pracy w MZA zastanawiał się czy nie przesiąść się na tiry, ale wybrał autobusy miejskie i uważa, że to była bardzo dobra decyzja, bo dzięki temu ma stabilność i dobre warunki pracy. Poza pracą, znajduje też czas, by pomagać innym – od wielu lat jest Honorowym Dawcą Krwi, a obecnie także opiekunem klubu Honorowych Dawców Krwi w zajezdni i wiceprezesem takiego klubu zrzeszającego pracowników Miejskich Zakładów Autobusowych i Tramwajów Warszawskich. Dodatkowo działa także jako Społeczny Inspektor Pracy. Przez wiele lat przewodniczył także Związkowi Zawodowemu Pracowników Komunikacji Miejskiej w zajezdni Woronicza. Po pracy lubi aktywny odpoczynek – uprawia działkę, kosi trawę, spaceruje, zbiera grzyby, borówki, dogląda warzyw i owoców, które ma w ogrodzie, robi przetwory. Na stałe mieszka w Warszawie, ale po przejściu na emeryturę planuje wrócić w rodzinne strony, gdzie jest spokój i wolniejsze tempo życia.

Pierwsze linie cmentarne na trasach /26-31 PAŹDZIERNIKA/

W weekend poprzedzający dzień Wszystkich Świętych uruchomimy tramwaje i autobusy specjalnych linii cmentarnych ułatwiające dojazd do największych warszawskich nekropolii.

W sobotę i niedzielę, **26** i **27 października**, na trasy wyjadą autobusy i tramwaje linii cmentarnych. Tramwajami linii **C1** (Annopol – Cmentarz Wolski przez Most Gdański) oraz **C6** (Żerań Wschodni – Cmentarz Wolski przez Most Śląsko-Dąbrowski) będzie można dojechać na Cmentarz Bródnowski i Wolski a **C4** (Żerań Wschodni – pl. G. Narutowicza przez Most Śląsko-Dąbrowski) na Cmentarz Bródnowski.

Autobusy linii **C09** będą kursowały z metra Młociny do bramy głównej Cmentarza Północnego, **C40** natomiast z Młocin dojadą pod bramę południową i zachodnią Cmentarza Północnego. Częściej niż zwykle w weekendy będą kursowały tramwaje linii 3 oraz autobusy linii 169, 173, 180 (tylko w niedzielę), 181, 183, 189, 500. Do obsługi linii 13 i 27 a także 110, 122, 169, 173, 181, 183, 212, 250 skierujemy pojazdy o większej pojemności.

Przygotowaliśmy także korekty w trasach autobusów ułatwiające dojazd na cmentarze. Autobusy linii **110** będą zatrzymywały się na ulicy Wólczyńskiej na przystanku w pobliżu bramy południowej Cmentarza Północnego; **161** w godzinach 9.00-17.00 będą podjeżdżały, w obydwu kierunkach, do cmentarza przy ulicy Izbickiej. W rozkładzie linii **173** znajdą się dodatkowe kursy na krótszej trasie do przystanku Brata Alberta, tym samym będzie więcej kursów do cmentarza w Marysinie Wawerskim.

Autobusy linii **250** będą podjeżdżały dodatkowo w godzinach 9.00-17.00 także pod bramę zachodnią Cmentarza Północnego.

Autobusy przyspieszone **409** łączą dwie największe warszawskie nekropolie – Cmentarz Bródnowski i Cmentarz Północny. Dlatego w sobotę i niedzielę pojadą nieco inną trasą na Targówku (ulicami Chodecką i Matki Teresy z Kalkuty) i zatrzymają się w pobliżu bramy cmentarza przy Chodeckiej. Natomiast na Bielanach nie będą dojeżdżały do bramy północnej Cmentarza Północnego oraz stacji metra Młociny.

Ułatwimy także dojazd do Cmentarza Południowego. W godzinach 9.00-17.00 wszystkie kursy linii **727** będą realizowane do tej nekropolii a autobusy zatrzymają się przy wszystkich bramach.

W dniach **28-31 października** na trasy wyjadą autobusy linii **C40**, przy czym podjadą także pod bramę główną Cmentarza Północnego. Autobusy linii **110** będą zatrzymywały się na ulicy Wólczyńskiej na przystanku w pobliżu bramy południowej. Autobusy linii **250** będą podjeżdżały dodatkowo w godzinach 9.00-17.00 także pod bramę zachodnią Cmentarza Północnego. Na ulice wyjadą także autobusy **409**. Uwaga, pojadą nieco inną trasą na Bródnie (ulicami Chodecką i Matki Teresy z Kalkuty) i zatrzymają się w pobliżu bramy cmentarza przy Chodeckiej. Natomiast na Bielanach nie będą dojeżdżały do bramy północnej Cmentarza Północnego (swoje przystanki mają tam 181 i 303) oraz stacji metra Młociny.



Organizacja WTP 1 listopada
/DZIEŃ WSZYSTKICH ŚWIĘTYCH/

W piątek 1 listopada na warszawskie ulicy wyjadą autobusy i tramwaje 27 dodatkowych linii – niektóre z nich będą kursowały z częstotliwością nawet co 1-2 minuty. Komunikacja miejska będzie miała priorytet w rejonie cmentarzy – zachęcamy do pozostawienia samochodu w domu i przesiadki na Warszawski Transport Publiczny.

Niektórymi ulicami w sąsiedztwie cmentarzy przejadą wyłącznie autobusy komunikacji miejskiej, taksówki oraz pojazdy dojeżdżających do posesji i posiadaczy identyfikatorów wydawanych przez Zarząd Dróg Miejskich. Samochody będzie można zostawić na wyznaczonych parkingach. Ruchem pokierują policjanci.

Największe zmiany ruchu zostaną wprowadzone w piątek, 1 listopada. Tego dnia kierowcy nie przejadą ulicami wokół Cmentarza Bródnowskiego: św. Wincentego, św. J. Odrowąża, P. Wysockiego i Matki Teresy z Kalkuty. Na dwóch ostatnich zostaną zorganizowane parkingi. Z kolei wybierający się na cmentarze Wojskowy i Powązkowski nie przejadą ulicami Powązkowską i Okopową w sąsiedztwie nekropolii. Tu parking powstanie na jezdni ulicy Okopowej w kierunku ronda Zgrupowania AK „Radosław", pomiędzy M. Anielewicza i Dziką.

Z kolei odwiedzający groby na Cmentarzu Północnym nie pojadą ulicą Wólczyńską od alei W. Reymonta do K. Wóycickiego. Powinni także pamiętać, że trwa przebudowa zbiegu ulic Arkuszowej i Estrady – ulica Estrady jest zamknięta po obu stronach skrzyżowania. Do parkingu przy Bramie Głównej cmentarza będzie można dojechać ulicą K. Wóycickiego od Pułkowej. Na parkingi przy bramach Zachodniej i Południowej – ulicą Trenów.

Autobusy i tramwaje linii cmentarnych pojawią się na ulicach między 7.00 a 19.00. Wyjątkiem są linie C11, C22 i C80, które dowożą pasażerów w okolice Cmentarza Powązkowskiego. Wiele osób wybiera się tam na spacer po zachodzie słońca, kiedy już odwiedzą groby rodzinne w innych rejonach Warszawy i dlatego te autobusy będą jeździły w godz. 7.00 – 21.00. Do godziny 20.00 będą jeździły autobusy C09.

Poza liniami specjalnymi dojazd na cmentarze będzie możliwy także autobusami i tramwajami regularnych linii, dlatego wiele z nich będzie kursowało częściej, a do ich obsługi skierujemy pojazdy o większej pojemności. Uruchomimy dodatkowe przystanki autobusowe w pobliżu cmentarzy. Przystanki autobusowe „na żądanie", które są w bezpośrednim sąsiedztwie cmentarzy, 1 listopada będą obowiązywały jako stałe – autobusy będą się na nich zatrzymywały bez konieczności sygnalizacji takiej potrzeby przez pasażerów.

W dzień Wszystkich Świętych, będzie obowiązywała specjalna organizacja ruchu w rejonie wszystkich większych, warszawskich cmentarzy. Zostaną uruchomione dodatkowe linie tramwajowe **C1**, **C4** i **C6** oraz autobusowe **C07**, **C09**, **C11**, **C12**, **C13**, **C14**, **C15**, **C20**, **C22**, **C27**, **C37**, **C40**, **C47**, **C50**, **C51**, **C56**, **C69**, **C70**, **C80**, **C81**, **C84**, **C88**, **C89**, **C90**.

Tego dnia na trasy wyjedzie najwięcej tramwajów i autobusów – pojazdy większości linii cmentarnych będą kursowały z częstotliwością 3-5 minut. Najczęstszą linią będzie **C09** – autobusy, węzeł Metro Młociny z bramą główną Cmentarza Północnego, będą się podstawiać nawet co 1 minutę. Autobusy linii **C13** na trasie między cmentarzami Bródnowskim i Północnym, będą kursowały co ok. 2 minuty i 30 sekund. – do obsługi tylko tej jednej linii zaplanowaliśmy 40 autobusów.

Znaczną część ruchu weźmie na siebie metro, które 1 listopada w okresie największego zainteresowania przejazdami będzie kursować co 3 minuty na linii **M1** i co 3 minuty i 30 sekund na linii **M2**. W sumie, razem z normalnymi liniami autobusowymi i tramwajowymi, na stołeczne ulice wyjedzie wtedy około 1300 autobusów i 250 tramwajów. Do pracy ruszą też instruktorzy nadzoru ruchu i informatorzy, którzy dbają by pasażerowie sprawnie i bezpiecznie dotarli na warszawskie cmentarze.

Tramwaje i metro będą kursowały podstawowo według sobotniego rozkładu jazdy, a autobusy według rozkładów dnia świątecznego, przy czym zwiększona zostanie częstotliwość kursowania linii **3**, **26**, **110**, **161**, **173**, **180**, **181**, **183**, **186**, **189**, **191**, **211**, **409**, **527**, **709**, **727**, **731**. Na tory wyjadą tramwaje linii 25, a wybrane linie autobusowe i tramwajowe będą obsługiwane przez pojazdy o większej pojemności.

Zmienionymi trasami pojadą autobusy linii **103**, **106**, **114**, **120**, **122**, **126**, **136**, **139**, **156**, **161**, **163**, **167**, **169**, **173**, **180**, **181**, **191**, **213**, **250**, **251**, **409**, **500**, **518**, **724**, **727**, **737**, **739**, **742**, **750**, **L-4**, **L-5**, **L30**, **L38**, **L39**. Podróżowanie autobusami dojeżdżającymi do Cm. Południowego w Antoninowie (727, 737, C37, C47) oraz do Palmir (C81) będzie możliwe z biletami ważnymi na 1. strefę na całej trasie przejazdu.

Dodatkowo na wybranych przystankach „na żądanie" bez konieczności sygnalizowania przez pasażerów będą się zatrzymywały autobusy linii: **115**, **129**, **139**, **142**, **173**, **178**, **183**, **187**, **189**, **191**, **193**, **514**, **702**, **703**, **706**, **707**, **709**, **711**, **721**, **727**, **728**, **737**.

DOJAZD WTP DO WARSZAWSKICH NEKROPOLII 1 LISTOPADA:

Cmentarz Bródnowski

- **ul. św. Wincentego:** C11, C13, C20, C27, C69, M2 + C27, (120, 169 i 500 – tylko w kierunku Bródna do skrzyżowania ulic Handlowej i Kołowej)
- **ul. św. J. Odrowąża:** C1, C4, C6, 1, 3, 4, 25
- **ul. Chodecka:** C56, 126, 156, 169, (114, 145 – do skrzyżowania ulic Chodeckiej i Wyszogrodzkiej)



Cmentarz Północny

- **Brama Główna (ul. K. Wóycickiego):** C09, C13, C14, C50, C56, C70, C84, C88, 181, M1 + C09
- **Brama Południowa (ul. Wólczyńska):** C40, C50, 110, 250, 409, M1 + C40
- **Brama Zachodnia (ul. Estrady):** C40, C50, 110, 250, 409, M1 + C40



Powązki

- **Cmentarz Wojskowy (dawny Komunalny):** C11, C12, C14, C22, C51, C70, C80, C90, 103, 180, 186, 191, 409, M1 + C11
- **Cmentarz Powązkowski (Stare Powązki):** C11, C22, C51, C70, C80, C90, 180, 191, 409, M1 + C11, (C1, 1, 22, 27 – do ulicy Okopowej)



Cmentarz Żydowski (przy ulicy Okopowej): C1, 1, 22, 27, M2 + 1/22

Cmentarz Ewangelicko-Augsburski i Ewangelicko-Reformowany: 20, 23, 24, M2 + 24

Cmentarz Prawosławny: C84, 167 w kierunku Stare Bemowo, 197 w kierunku Cmentarz Wolski

Cmentarz Wawrzyszewski: C13, C56, C70, C84, C88, 110, 116, 114, 203, 210, 250, 409, 26, 33, Z12, M1 + 26/33

Cmentarz Wolski: C1, C6, C12, C84, 105, 194, 197, 713, 716, 10, 11, 13, 26, 27, M2+10/11/13/26/27

Palmiry: C81, M1 + C81 (kursowanie autobusów linii 800 będzie zawieszone)

Cmentarz Południowy (Antoninów): C37, C47, 727, 737, M1 + 727, M1 + 737. W autobusach linii 727, 737, C37 i C47 obowiązują opłaty jak w I strefie biletowej.

Cmentarz Czerniakowski: 131, 164, 172, 180, 185, 189, 263

Cmentarz przy ul. Wałbrzyskiej: C89, 189, 193, M1

Cmentarz Wilanowski: C89, 116, 131, 139, 163, 164, 180, 200, 251, 264, 519

Cmentarz w Powsinie: 139, 200, 251, 710, 724, 742

Cmentarz w Pyrach: 209, 709, 715, 727, 737, 739

Cmentarz przy ul. Ryżowej: C89, 129, 178, 187, 191, 517

Cmentarz przy ul. Fasolowej: C89, 129, 178, 187, 189, 191, 517

Cmentarz w Gołąbkach: 177, 194

Cmentarz na Tarchominie: C07, 133, 211

Cmentarz w Rembertowie: C15, 115, 183, 514

Cmentarz w Marysinie Wawerskim: C15, 115, 173, (520 – do pętli Marysin)

Cmentarz w Zerzniu: C15, 142, 702

Cmentarz w Radości: 161, 213

Cmentarz w Aleksandrowie: 161, 115, 142



2-3 listopada

W weekend 2-3 listopada kierowcy nie przejadą ulicami św. Wincentego przy Cmentarzu Bródnowskim oraz Wólczyńską od Arkuszowej do K. Wóycickiego.

W weekend 2-3 listopada kierowcy nie przejadą ulicami św. Wincentego przy Cmentarzu Bródnowskim oraz Wólczyńską od Arkuszowej do K. Wóycickiego.

W sobotę i niedzielę, **2 i 3 listopada**, na trasy wyjadą autobusy i tramwaje linii cmentarnych. Tramwajami linii **C1** (Annopol – Cmentarz Wolski przez Most Gdański) oraz **C6** (Żerań Wschodni – Cmentarz Wolski przez Most Śląsko-Dąbrowski) będzie można dojechać na Cmentarz Bródnowski i Wolski a **C4** (Żerań Wschodni – pl. G. Narutowicza przez Most Śląsko-Dąbrowski) na Cmentarz Bródnowski.

Autobusy linii **C09** będą kursowały z metra Młociny do bramy głównej Cmentarza Północnego, **C40** natomiast z Młocin dojadą pod bramę południową i zachodnią Cmentarza Północnego. Autobusy linii **C13** będą jeździły trasą między Cmentarzem Bródnowskim a Cmentarzem Wawrzyszewskim oraz bramą główną Cmentarza Północnego (przez Most Gdański). Na Cmentarz Północny i (do bramy głównej) i Wawrzyszewski oraz Wolski i prawosławny dojadą także autobusy linii **C84** z przystanku PKP Wola (Wolska).

Częściej niż zwykle w weekendy będą kursowały tramwaje linii 3 oraz autobusy linii 169, 173, 180, 181, 183, 186 (tylko 2 listopada), 189, 500. Do obsługi linii 13 i 27 a także 110, 122, 169, 173, 181, 183, 212, 250 skierujemy pojazdy o większej pojemności.

Przygotowaliśmy także korekty w trasach autobusów ułatwiające dojazd na cmentarze. Autobusy linii **110** będą zatrzymywały się na ulicy Wólczyńskiej na przystanku w pobliżu bramy południowej Cmentarza Północnego; **161** w godzinach 9.00-17.00 będą podjeżdżały, w obydwu kierunkach, do cmentarza przy ulicy Izbickiej. W rozkładzie linii **173** znajdą się dodatkowe kursy na krótszej trasie do przystanku Brata Alberta, tym samym będzie więcej kursów do cmentarza w Marysinie Wawerskim.

Autobusy linii **250** będą podjeżdżały dodatkowo w godzinach 9.00-17.00 także pod bramę zachodnią Cmentarza Północnego.

Autobusy przyspieszone **409** łączą dwie największe warszawskie nekropolie – Cmentarz Bródnowski i Cmentarz Północny. Dlatego w sobotę i niedzielę pojadą nieco inną trasą na Targówku (ulicami Chodecką i Matki Teresy z Kalkuty) i zatrzymają się w pobliżu bramy cmentarza przy Chodeckiej. Natomiast na Bielanach nie będą dojeżdżały do bramy północnej Cmentarza Północnego oraz stacji metra Młociny. Trasa linii **500** będzie zmieniona – autobusy dojadą ulicą Powązkowską do obydwu powązkowskich nekropolii.

Ułatwimy także dojazd do Cmentarza Południowego. W godzinach 9.00-17.00 wszystkie kursy linii **727** będą realizowane do tej nekropolii a autobusy zatrzymają się przy wszystkich bramach. Innymi trasami niż zwykle będą kursowały autobusy linii **737**, **L-4**, **L-5**.

Zmienią się trasy autobusów linii 114, 163, 167, 518, 739, L-38 (tylko 2 listopada), L-39.

W sobotę i niedzielę, 2 i 3 listopada, tramwaje będą kursowały według sobotnich rozkładów jazdy a autobusy i metro według standardowych rozkładów dla tych dni.



DOJAZD WTP DO WARSZAWSKICH NEKROPOLII 2–3 LISTOPADA:

Cmentarz Bródnowski

- **ul. św. Wincentego:** C13, 120, 156, 160, 169, 409 i 500
- **ul. św. J. Odrowąża:** C1, C4, C6, 1, 3, 4
- **ul. Chodecka:** C13, 212, 409, (114, 126, 145, 156 – do skrzyżowania ulic Chodeckiej i Wyszogrodzkiej))



Cmentarz Północny

- **Brama Główna (ul. K. Wóycickiego):** C09, C13, C84, 181, 250, 409, M1 + C09
- **Brama Południowa (ul. Wólczyńska):** C40, 110, 250, 409, M1 + C40
- **Brama Północna (ul. K. Wóycickiego):** 181
- **Brama Zachodnia (ul. Estrady):** C40, 110, 250, 409, M1 + C40



Powązki

- **Cmentarz Wojskowy (dawny Komunalny):** C11, C12, C14, C22, C51, C70, C80, C90, 103, 180, 186, 191, 409, M1 + C11
- **Cmentarz Powązkowski (Stare Powązki):** C11, C22, C51, C70, C80, C90, 180, 191, 409, M1 + C11, (C1, 1, 22, 27 – do ulicy Okopowej)

Cmentarz Ewangelicko-Augsburski i Ewangelicko-Reformowany: 20, 23, 24, M2 + 24

Cmentarz Prawosławny: C84, 167 w kierunku Stare Bemowo, 197 w kierunku Cmentarz Wolski

Cmentarz Wawrzyszewski: C13, C84, 110, 114, 116, 203, 210, 250, 409, 26, 33, Z12, M1 + 26/33

Cmentarz Wolski: C84, 105, 194, 197, 713, 716, 10, 11, 13, 26, 27, M2+10/11/13/26/27

Cmentarz Południowy (Antoninów): 727, 737, M1 + 727, M1 + 737

Cmentarz Czerniakowski: 131, 164, 172, 180, 185, 189, 263

Cmentarz przy ul. Wałbrzyskiej: 189, 193, M1

Cmentarz Wilanowski: 116, 131, 139, 163, 164, 180, 200, 251, 264, 519

Cmentarz w Powsinie: 139, 200, 251, 710, 724, 742

Cmentarz w Pyrach: 209, 709, 715, 727, 737, 739

Cmentarz przy ul. Ryżowej: 129, 178, 187, 191, 517

Cmentarz przy ul. Fasolowej: 129, 178, 187, 189, 191, 517

Cmentarz w Gołąbkach: 177, 194

Cmentarz na Tarchominie: 133, 211

Cmentarz w Rembertowie: 115, 183, 514

Cmentarz w Marysinie Wawerskim: 115, 173, (520 – do pętli Marysin)

Cmentarz w Zerzniu: 142, 702

Cmentarz w Radości: 161, 213

Cmentarz w Aleksandrowie: 115, 142



Warszawski Transport Publiczny

LINIE CMENTARNE

w dn. 1.11.2024 r.

CMENTARZ	DOJAZD LINIAMI
ALEKSANDRÓW	**115 142 161**
BRÓDNOWSKI	
ul. św. Wincentego	**C11 C13 C20 C27 C69 M2+C27**
ul. Odrowąża	**C1 C4 C6 1 3 4 25** **120 169* 500*** do skrzyżowania ulic Handlowa / Kołowa; *tylko w stronę Bródna
ul. Chodecka	**C56 126 156 169** **114 145** do skrzyżowania ulic Chodecka / Wyszogrodzka
CZERNIAKOWSKI	**131 164 172 180 185 189 263**
EWANGELICKO-AUGSBURSKI **EWANGELICKO-REFORMOWANY**	**20 23 24 M2+24**
GOŁĄBKI	**177 194**
MARYSIN WAWERSKI	**C15 115 173**
PALMIRY	**C81 M1+C81**
POŁUDNIOWY (Antoninów)	**C37 C47 727 737 M1+C37 M1+727 M1+737**
POWĄZKI-CM. WOJSKOWY **(d. Komunalny)**	**C11 C12 C14 C22 C51 C70* C80 C90 180 191 409* M1+C11** *w stronę centrum z przystanku Elbląska **103 186** do skrzyżowania ulic gen. Maczka i al. Armii Krajowej
POWĄZKOWSKI **(Stare Powązki)**	**C11 C22 C51 C70 C80 C90 180 191 409 M1+C11** (**C1 1 22 27** do ul. Okopowej)
POWSIN	**139 200 251 710 724 742**
PÓŁNOCNY	
Brama Główna (ul. Wóycickiego)	**C09 C13 C14 C50 C56 C70 C84 C88** **181 M1+C09**
Brama Południowa (ul. Wólczyńska)	**C40 C50 110 250 409 M1+C40**
Brama Zachodnia (ul. Estrady)	**C40 C50 110 250 409 M1+C40**
PRAWOSŁAWNY	**C84 167* 197**** *tylko w kier. Stare Bemowo / Fort Radiowo, **tylko w kier. Cm. Wolski
PYRY	**209 709 715 727 737 739**
RADOŚĆ	**161 213**
REMBERTÓW	**C15 115 183 514**
SŁUŻEW (UL. WAŁBRZYSKA)	**C89 189 193 M1**
TARCHOMIN	**C07 133 211**
WAWRZYSZEWSKI	**C13 C14 C56 C88 26 33 110 116 M1+26/33** (**C70 C84 114 203 210 250 409 Z12** do skrzyż. Wólczyńska / Conrada)
WILANÓW	**C89 116 131 139 163 164 180 200 251 264 519**
WŁOCHY (UL. DOJAZDOWA)	**C89 129 178 187 189 191 517**
WŁOCHY (UL. RYŻOWA)	**C89 129 178 187 191 517**
WOLSKI	**C1 C6 C12 C84 10 11 13 26 27** **105 194 197 713 716 M2+tram**
ZERZEŃ	**C15 142 702**
ŻYDOWSKI (UL. OKOPOWA)	**C1 1 22 27 M2+1/22**

Autobusy i tramwaje linii cmentarnych (oznaczonych literą „C") kursują w godzinach **7:00-19:00**.
Linie **C11**, **C22** i **C80** kursują ok. 2 godziny dłużej, linia **C09** kursuje ok. 1 godzinę dłużej.

W dn. **2-3 listopada** kursują tylko linie cmentarne **C1, C4, C6, C09, C13** [na trasie CM. BRÓDNOWSKI (BALKONOWA) - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.], **C40, C80, C84** [na trasie CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. - PKP WOLA (WOLSKA)]. Wzmocnione zostają wybrane linie.

Informatorzy ZTM udzielają szczegółowych informacji przy cmentarzach oraz na początkowych przystankach linii cmentarnych.
Więcej o kursowaniu linii cmentarnych znajdziesz na **www.wtp.waw.pl**.



Linie tramwajowe
C1 CM. WOLSKI >> ANNOPOL
C4 PL. NARUTOWICZA >> ŻERAŃ WSCH.
C6 CM. WOLSKI >> ŻERAŃ WSCH.
Linie obsługujące Cm. Północny
C09 METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BRAMA GŁ.
C13 ŚW. WINCENTEGO >> Cm. Wawrzyszewski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C14 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> Cm. Wawrzyszewski >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C40 METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BR. ZACH.
C50 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BR. PŁD. >> BR. ZACH.
C56 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BRÓDNO-PODGRODZIE
C70 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> Powązki (Cm. Wojskowy) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C84 PL. NARUTOWICZA >> Cm. Wolski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C88 WIATRACZNA >> Cm. Wawrzyszewski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
Linie obsługujące Cm. Wolskie
C12 CM. WOLSKI >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C84 PL. NARUTOWICZA >> Cm. Wolski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
UWAGA! W dn. 2-3 listopada kursują tylko linie cmentarne C1, C4, C6, C09, C13 (na trasie CM. BRÓDNOWSKI (BALKONOWA) - CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.), C40, C80, C84 (na trasie CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. - PKP WOLA (WOLSKA)), linie 161 i 181 kursują na trasach podstawowych, linia 409 kursuje do krańca BRÓDNO-PODGRODZIE.
Linie obsługujące Cm. Powązkowskie
C11 ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C12 CM. WOLSKI >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C14 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> Cm. Wawrzyszewski >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C22 METRO MARYMONT >> Cm. Powązkowskie >> METRO MARYMONT
C51 WIATRACZNA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C70 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> Powązki (Cm. Wojskowy) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C80 PL. TRZECH KRZYŻY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C90 DW. CENTRALNY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
Linie obsługujące Cm. Bródnowski
C11 ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C13 ŚW. WINCENTEGO >> Cm. Wawrzyszewski >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C20 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> ŚW. WINCENTEGO
C27 PL. NARUTOWICZA >> ŚW. WINCENTEGO
C56 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> Cm. Wawrzyszewski >> BRÓDNO-PODGRODZIE
C69 WIATRACZNA >> ŚW. WINCENTEGO
Linie obsługujące pozostałe cmentarze
C07 ŻERAŃ FSO >> NOWODWORY
C15 WIATRACZNA >> Zerzeń >> Marysin >> REMBERTÓW-AKADEMIA
C37 METRO WILANOWSKA >> CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)
C47 P+R AL. KRAKOWSKA >> CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)
C81 METRO MŁOCINY >> POCIECHA (Palmiry)
C89 URSUS-NIEDŹWIADEK >> WILANÓW (Cm. Wilanowski)
WIATRACZNA
C15 C51 C69 C88
do cmentarzy:
ALEKSANDRÓW: 142
MARYSIN: C15 173
REMBERTÓW: C15 183
STARA MIŁOSNA: 704 720 722 730
ZERZEŃ: C15 142 702
Legenda:
przystanek
pętla
NA MAPIE ZAZNACZONO TYLKO WYBRANE PRZYSTANKI.
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA ZACH.
Cm. Północny
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA GŁ.
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA PŁD.
METRO MŁOCINY
Cm. Wawrzyszewski
METRO MARYMONT
PL. WILSONA
ŻERAŃ FSO
ŻERAŃ WSCH.
ANNOPOL
BRÓDNO -PODGRODZIE
Cm. Bródnowski
CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)
Cm. Żydowski
DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)
POWĄZKI- -CM. WOJSKOWY
Powązki- -Cm. Wojskowy
Cm. Powązkowski (Stare Powązki)
Cm. Żydowski
Cm. Ewangelicki
Cm. Prawosławny
Cm. Wolski
CM. WOLSKI
DW. CENTRALNY
PL. TRZECH KRZYŻY
PL. NARUTOWICZA
Cm. na Tarchominie
NOWODWORY
POCIECHA (CM. PALMIRY)
REMBERTÓW- -AKADEMIA
MAPA NIE ZAWIERA PRZEBIEGU TRAS LINII C37, C47, C89.

Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni
dojazd do metra

Wygodne
przesiadki

Dostępny
24/7

Parking
monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.

Warszawa

STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Tutaj król nie chodziłby piechotą

Krakowskie Przedmieście od zawsze było ważną ulicą, którą chodziło lub jeździło wiele osób. Tędy wypadały drogi podróżnych z północy na północ i ze wschodu na zachód. Nic dziwnego, że tutaj były początki warszawskiej komunikacji miejskiej. Potem, za każdym razem, gdy transport publiczny robił krok naprzód, obowiązkowo na trasie znajdowało się również Krakowskie Przedmieście.

Dzisiaj Krakowskie Przedmieście to jedna z reprezentacyjnych ulic stolicy, fragment Traktu Królewskiego. Codziennie przybywają tutaj tysiące osób: warszawiaków, studentów i turystów. Przyciągają ich zabytki z Zamkiem Królewskim i pięknymi kościołami św. Anny oraz św. Krzyża (gdzie umieszczone jest serce Fryderyka Chopina) na czele.

Jest też główny kampus Uniwersytetu Warszawskiego, który co roku w październiku zapełnia się studentami. Młodzi ludzie, chętnie korzystają z Warszawskiego Transportu Publicznego. Tłumy studentów, wysiadających pod bramą na przystanku Uniwersytet, albo wynurzających się spod ziemi w okolicach stacji Nowy Świat-Uniwersytet, to powszechny widok.

Przewóz na ramionach

Komunikacja miejska na Krakowskim Przedmieściu ma bardzo długą tradycję, sięgającą już XVIII wieku. Za czasów panowania króla Stanisława Augusta Poniatowskiego, po marazmie czasów saskich, Warszawa dynamicznie się rozwijała. Jeszcze na początku panowania ostatniego polskiego króla liczyła około 30 tysięcy mieszkańców, żeby już pod koniec jego rządów niemal potroić tę liczbę.

Przybywało ludzi, przybywało budynków, kamienic, pałaców. Rozbudowywało się również Krakowskie Przedmieście, gdzie rosły rezydencje magnackie. Ruch na ulicach panował ogromny, a chociaż marszałek wielki koronny Franciszek Bieliński doprowadził do wybrukowania ulic, to magnaci podróżowali karocami.

Do tego trzeba dodać wozy kupieckie i chłopskie, przybywające do miasta z towarami, gońców i ludzi podróżujących konno. Dochodziło do wypadków, często na drogach panował bałagan. Nic dziwnego, że już w 1767 roku wprost zakazywano pod groźbą olbrzymiej grzywny puszczania koni w cwał. W 1781 roku marszałek Stanisław Lubomirski wydał „Obwołanie względem jeżdżenia po Warszawie". Środek ulicy przeznaczony został dla ruchu kołowego, a boki pod domami — dla pieszych, dlatego też stangreci bez potrzeby nie powinni zjeżdżać na boki ulicy, a piesi przechodzeniem przez ulicę tamować ruch pojazdów. Nakazano również wymijanie się pojazdów i przechodniów z prawej strony (oznaczałoby to, że w Polsce pierwotnie panował ruch lewostronny - przyp. aut.).

Rozmiary miasta powodowały, że nie wszędzie dało się dotrzeć piechotą, a na pewno nie dało się tego zrobić szybko. Dwaj przedsiębiorczy Francuzi, panowie d'Ossudy i Ch. H. de Clair wystąpili z projektem uruchomienia lektyk do wynajęcia (wcześniej taką usługę wprowadzili we Lwowie i cieszyła się wzięciem). Lektyk miało być w stolicy 50, ale nigdy tej liczby nie udało się osiągnąć, a ponadto usługa nie zyskała uznania. Transport odbywał się za wolno, a podobno też drążnicy bywali często nietrzeźwi. Nic to nie zraziło obrotnych Francuzów, bo niemal równolegle uprosili u władz miasta o koncesję na uruchomienie fiakrów (lekkich dorożek). Oba biznesy szybko zbankrutowały: de Clair uciekł z Polski, a d'Ossudy w obawie przed wierzycielami, trzymał się w towarzystwie rosyjskich oficerów, panoszących się wtedy w Warszawie.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/10/3324 (syg. daw. 1-N-3324-4)
Młodzież akademicka ze sztandarami udaje się na mszę do kościoła Wizytek pw. Opieki św. Józefa przy ul. Krakowskie Przedmieście
październik 1936

Na szczęście ich pomysł znalazł naśladowców. Fiakry, obsługiwane przez nowych przedsiębiorców, miały kursować przez cały rok (w lecie godz. od 6 rano, a w zimie od 7 rano do północy). Krakowskie Przedmieście było wtedy jedną z najważniejszych ulic Warszawy, więc nic dziwnego, że to tam można było spotkać pojazdy do wynajęcia. Fiakry miały swoje stacje pod statuą Zygmunta, pałacem Radziwiłłowskim na Krakowskim Przedmieściu (obecnie Pałac Prezydencki) i koło kościoła XX. Pijarów przy ulicy Długiej (dziś to Katedra Polowa Wojska Polskiego).

Tramwaj na siano

Warszawa po upadku Rzeczypospolitej Obojga Narodów przestała być stolicą, stała się po prostu jednym z miast najpierw zaboru pruskiego, potem rosyjskiego. Oczywiście, nadal była największym miastem polskim, które wyznaczało trendy, w dodatku leżącym na trasie z Petersburga do Wiednia. Karkowskie Przedmieście nie przestało być ważną ulicą – choćby z tego powodu, że w Pałacu Radziwiłłów zamieszkał namiestnik Królestwa Polskiego z ramienia rosyjskiego zaborcy (stąd przejściowa nazwa Pałac Namiestnikowski).



fot. NAC, sygn. 3/1/0/6/2759/2 (syg. daw. 1-P-2759-2)
Tramwaj typu D linii 25 (Praga-Kawęczyńska) odbywający kurs na Krakowskim Przedmieściu. W tle kościół św. Krzyża
17-20 listopada 1931

Podróżowanie pociągiem przez Warszawę ze wschodu na zachód (i odwrotnie oczywiście, też) miało tę niedogodność, że miasto było kolejowo rozcięte na dwie części. Od wschodu pociągi dojeżdżały do Dworca Petersburskiego (przy ulicy Wileńskiej, tu gdzie dziś jest budynek PKP Polskie Linie Kolejowe), a z drugiej strony kończyły bieg na Dworcu Wiedeńskim (mniej więcej tu, gdzie dziś stoi dworzec Warszawa Śródmieście). W ten sposób zaczęła się historia warszawskich tramwajów konnych.

Zarząd Drogi Żelaznej konnej w Warszawie — podaje do wiadomości, że droga ta od Wtorku, t.j. od d. 29 Listopada (11 Grudnia) r. b. oddaną będzie do użytku publicznego. Na drodze tej kursować będą karety dwóch rodzajów, jedne dla pasażerów, udających się do stacji dróg żelaznych: Petersburskiej i Wiedeńskiej; karety te przewożą i pakunki; drugie dla komunikacji w mieście; te ostatnie pakunków nie biorą (pisał „Kurier Warszawski" Nr 278/1866).

Tramwaje wiozące na stacje Dla wsiadania i wysiadania pasażerów, karety zatrzymywać się będą na Królewskiej ulicy i naprzeciw hotelu Europejskiego, Rzymskiego i Saskiego, jak również na każdem innem miejscu linji kolei miejskiej, na żądanie pasażerów („Kurier Warszawski" Nr 278/1866).

Już z tej krótkiej wyliczanki widać, że Krakowskie Przedmieście w dalszym ciągu było kluczowe dla układu komunikacyjnego miasta i nikt nie wyobrażał sobie, by transport publiczny mógł je omijać.

Niejako przy okazji „komunikacji dworcowej" powstała też komunikacja, ułatwiająca poruszanie się po mieście. I w tym przypadku również ulica, dzisiaj oblegana przez studentów od października do maja, była kluczowa:

*Karety dla miejskiej komunikacji tymczasowo będą kursowały od kościoła Ś. ANNY M. N. P . do dworca kolei żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, od godziny 8ej z rana do godziny 6ej wieczorem. Od kościoła Ś. ANNY M. N. P. karety będą odchudzić w godzinach 8ej, 9ej, lOtej i t. d., co godzina, ostatnia kareta odejdzie o godzinie *5ej wieczorem. Od dworca kolei Wiedeńskiej karety odchodzić będą w godzinach wpół do 9ej, wpół do l0ej, wpół do llej i t. d., co godzina, ostatnia kareta odejdzie o wpół do 6ej wieczorem. Dla wsiadania i wysiadania pasażerów, karety zatrzymywać się będą na ulicy Królewskiej, zaraz za Krakowskiem Przedmieściem, i na ulicy Marszałkowskiej zaraz za Królewską, i przejeżdżać będą stępo: rozjazdy na Królewskiej i Marszałkowskiej ulicy, jak również każde inne miejsce linji swego kursu, na żądanie pasażerów* („Kurier Warszawski" Nr 278/1866).

Kiedy piętnaście lat później ruszały w Warszawie regularne linie tramwajowe, których głównym celem było kursowanie po mieście, a nie między dworcami, to pierwszą linię poprowadzono



fot. NAC, sygn. 3/1/0/9/6710 (syg. daw. 1-U-6710-1)
Ulica Krakowskie Przedmieście - widok od pałacu Uruskich w kierunku pałacu Staszica. Widoczny tramwaj linii "14" oraz wóz konny i samochód osobowy.
marzec 1939

z Muranowa do Placu Unii Lubelskiej, obowiązkowo również przez Krakowskie Przedmieście.

Ruch w tamtym rejonie był tak duży, że już miesiąc po otwarciu pierwszej linii, Towarzystwo Belgijskie uruchomiło kolejną, w podobnej relacji, między Nalewkami a Placem Trzech Krzyży, również przez Krakowskie Przedmieście. Linia niebieska miała odciążyć na najbardziej obleganym odcinku linię białą (jak widać od samego początku transport publiczny w Warszawie posługiwał się kursami skróconymi, choć wtedy posługiwano się nazwą „kurs wewnętrzny").

Na Krakowskie bez specjalnego interesu

Tak samo było na początku XX wieku, kiedy Warszawa zaczęła gonić inne miasta i przeprowadziła elektryfikację tramwajów. Było to wielkie wydarzenie dla mieszkańców, którzy tłumnie zgromadzili się w kościele Najświętszej Marii Panny na Nowym Mieście, żeby być świadkami tej chwili. Jak donosił „Kurier Warszawski" w dniu otwarcia tramwajów elektrycznych ruch w wagonach panował tak wielki, że konduktorzy nie radzili sobie ze sprzedażą biletów, a wielu pasażerów jeździło bez celu, tylko po to, żeby spróbować tej „nowinki".

Przez dzień wczorajszy, po otwarciu pierwszej linji tramwajów elektrycznych, wagony były w istnem oblężeniu. Publiczność jeździła wprost bez interesu, korzystając z nowego środka lokomocji, a niektórzy amatorzy odbywali w ten sposób po kilka kursów. W tłoku konduktorzy nie mogli sobie dać rady. Publiczność przeszkadza im ciągle, zajmuje przeznaczone dla nich miejsca i nie daje im wysiadać na przystankach dla utrzymania porządku przy wsiadaniu („Kurier Warszawski" Nr 87/1908).

Może też zresztą, nie były to podróże zupełnie przypadkowe (jak oceniał redaktor), bo trasa przebiegała najbardziej reprezentacyjnym ciągiem ulic: PLAC KRASIŃSKICH – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Królewska – Marszałkowska – plac Zbawiciela – Marszałkowska – PLAC UNII LUBELSKIEJ, czyli tam, gdzie można było liczyć na rozrywkę lub wybrać się na spacer.

Dzisiaj na Krakowskim też to tak wygląda – nie trzeba mieć specjalnego interesu, żeby wybrać się na tę ulicę, zwłaszcza wiosną i latem, kiedy staje się ona deptakiem i można tam po prostu pospacerować. Najlepiej na pewno dojechać Warszawskim Transportem Publicznym.

Źródła:

Kurier Warszawski

trasbus.com

dzieje.pl

Kronika Warszawy Nr 5/1929



fot. NAC, sygn. 3/1/0/2/269 (syg. daw. 1-A-269-3)
Uczczenie pamięci Józefa Piłsudskiego chwilą milczenia na rógu Alej Jerozolimskich i Nowego Światu. Widoczny wóz konny, za nim samochód Citroen 11 BL (Traction Avant) i w tle tramwaj linii 18 z wagonem doczepnym P-6. .
11-17 maja 1936

Warszawa